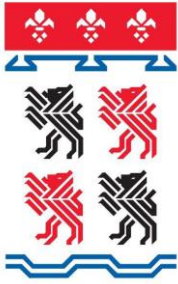


**gemeente
beverwijk**



Paraplubestemmingsplan Parkeernormen Vastgesteld

Gemeente Beverwijk

NL.IMRO.0375.PPParkeernorm2018-VG01

28 juni 2018

Inhoudsopgave van de toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Een nieuw bestemmingsplan	4
1.2	Ligging plangebied	4
1.3	Huidig juridisch-planologisch kader	7
Hoofdstuk 2	Parkeernormen	7
2.1	Doel	7
2.2	Actualisering nota Parkeernormen	7
2.3	Toetsingskader	8
2.4	Samenvatting parkeernormen Beverwijk	8
Hoofdstuk 3	Juridische planbeschrijving	13
3.1	Algemeen	13
3.2	Planvorm	13
3.3	Systematiek regels	13
3.3.1	Hoofdstuk 1: Inleidende regels	14
3.3.2	Hoofdstuk 2: Algemene regels	14
3.3.3	Hoofdstuk 3: Overgangs- en slotregels	14
3.4	Geometrische plaatsbepaling	14
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	15
4.1	Bodem	15
4.2	Water	15
4.3	Archeologie	15
4.4	Geluid	15
4.5	Luchtkwaliteit	15
4.6	Externe Veiligheid	15
4.7	Ecologie	15
4.8	Duurzaamheid	16
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid bestemmingsplan	17
5.1	Economische uitvoerbaarheid	17
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
Hoofdstuk 6	Procedure bestemmingsplan	19
6.1	Vooroverleg	19
6.2	Ontwerpbestemmingsplan	19
6.3	Vaststelling bestemmingsplan	19

Bijlagen van de Toelichting

- nota **Parkeernormen en afkoopregeling Beverwijk 2018**, inclusief:
 - bijlage 1: Parkeernormen in Beverwijk
 - bijlage 2: Gebiedsindeling parkeernormen
 - bijlage 3: Aanwezigheidspercentages
 - bijlage 4: Reductiefactor bij uitbreiding
 - bijlage 5: Rekenvoorbeelden
 - bijlage 6: Richtlijnen fietsparkeervoorzieningen

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Een nieuw bestemmingsplan

Voldoende parkeervoorzieningen is een belangrijke voorwaarde voor bijna elke ruimtelijke ontwikkeling. De mogelijkheid voor een gemeente tot het stellen van eisen aan het parkeren dient een goede ruimtelijke ordening en zorgvuldig ruimtegebruik. Op deze wijze kan voorkomen worden dat nieuwe ontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast voor de omgeving.

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Deze wet regelt dat de grondslag voor stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening komt te vervallen. Dit betekent dat voor onder andere parkeernormen niet meer kan worden getoetst aan de bepalingen uit de Bouwverordening. In bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na 29 november 2014 moet daarom een parkeerregeling zijn opgenomen. In plaats van zelfstandige parkeernormen, vastgelegd in de planregels van een bestemmingsplan kan ook een verwijzing worden opgenomen naar het vigerende gemeentelijk parkeerbeleid: de nota Parkeernormen.

Voor de oudere bestemmingsplannen zonder regels omtrent het parkeren geldt nog de aanvullende werking van de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Deze aanvullende werking komt echter vanaf 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen¹. Vanaf dat moment kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de Bouwverordening getoetst worden aan de gemeentelijke parkeernormen, maar uitsluitend aan de bestemmingsplanregeling.

Omdat niet alle bestemmingsplannen een zelfstandige parkeerregeling bevatten of een verwijzing hebben in de planregels naar de nota Parkeernormen, is onderhavig paraplubestemmingsplan opgesteld.

Een paraplubestemmingsplan biedt de mogelijkheid om meerdere bestemmingsplannen binnen de gemeente in één keer te herzien (lees: aan te vullen) voor een bepaald aspect. In dit voorliggende bestemmingsplan betreft dit het aspect parkeren. Met deze parapluperziening wordt de huidige Nota parkeernormen en diens rechtsopvolger(s) in de geldende bestemmingsplannen ingepast waar geen zelfstandige parkeerregeling in is opgenomen.

De consequenties van deze regeling zijn beleidsneutraal: in plaats van een toetsing aan de geldende nota Parkeernormen via toepassing van de Bouwverordening Beverwijk, biedt het betreffende bestemmingsplan de (noodzakelijke) verwijzing naar de nota Parkeernormen via de aanvullende regels van dit paraplubestemmingsplan.

¹ Bij de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 op 29 november 2014 is een overgangstermijn gegeven tot 1 juli 2018 voor aanpassing van de bestemmingsplannen vastgesteld voor de inwerkingtreding van die wet.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van deze parapluperziening omvat een groot gedeelte van de gemeente Beverwijk. In figuur 1 is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1 - Ligging plangebied

Het plangebied van het paraplubestemmingsplan is afgestemd op de planologische situatie per 1 juli 2018. De bestemmingsplanregelingen voor o.a. Woongebied West, Wijk aan Zee, Recreatieve markten Bazaar e.o., Binnenduin (Woonwijk Westelijk Beverwijk) en de Broekpolder zijn niet meegenomen omdat die eigen planregels bevatten over het parkeren. Voor het industrieterrein van Tata Steel en het Business Park IJmond is vanwege het private karakter van de gebieden het opnemen van parkeerregels niet noodzakelijk.

1.3 Huidig juridisch-planologisch kader

In het hierna volgende overzicht zijn de geldende bestemmingsplannen opgenomen die onder de parapluperziening vallen. In deze bestemmingsplannen, wordt door middel van dit paraplubestemmingsplan, een parkeerregeling opgenomen.

Bestemmingsplan / beheersverordening	vastgesteld	plan-ID (www.ruimtelijkeplannen.nl)
Bestemmingsplan Groene Westrand	14-11-2013	NL.IMRO.0375.BPGroenewestrand-VG01
Bestemmingsplan Haven De Pijp – Parallelweg	28-02-2013	NL.IMRO.0375.BPhavendepijp-VG01
Bestemmingsplan Plesmanweg	29-10-2009	NL.IMRO.0375.WGBPLESMANWEG04-BP01
Beheersverordening Overbos-Adrichem-W.A. Plantsoen	04-04-2013	NL.IMRO.0375.BVOverbAdrWAPlants-VG01
Bestemmingsplan Beneluxlaan	02-10-2008	NL.IMRO.03750000BPBeneluxlaan-
Bestemmingsplan Breestraat e.o.	06-11-2008	NL.IMRO.03750000BPBreestraateo-
Beheersverordening Marlo Center-Oranjebuurt	20-06-2013	NL.IMRO.0375.BVMarloOranje-VG01
Beheersverordening Wijkertoren-Overbos (rest deel)	19-03-2015	NL.IMRO.0375.BVWijkertOverbos-VG01
Bestemmingsplan Stationsgebied 2012	27-06-2013	NL.IMRO.0375.BPSTATIONSGBIED-VG01
Bestemmingsplan Noorderweg 13 (postzegel)	13-03-2014	NL.IMRO.0375.BPNoorderweg13-VG01
Bestemmingsplan De Buitenlanden	26-06-2008	NL.IMRO.03750000BPBuitenlanden-
Beheersverordening Groene Oostrand herziening okt. 2013	06-05-2014	NL.IMRO.0375.BVGrOostrandherz-VG01
Bestemmingsplan Kagerweg	14-11-2013	NL.IMRO.0375.BPKagerweg-VG01

Figuur 2 – Overzicht vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen

Bouwverordening Beverwijk

De hierboven in figuur 2 benoemde ruimtelijke plannen bevatten geen parkeerregels. Tot 1 juli 2018 werkt artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Beverwijk (2013) op dergelijke plannen nog aanvullend. In genoemd artikel is geregeld dat:

“Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners, personeel, bezoekers en bedrijfsvoertuigen en de ligging en bereikbaarheid van de parkeerplaatsen, dient te voldoen aan het vigerende gemeentelijke beleid.”

Indien er ten behoeve van een vergunningplichtige activiteit minder dan 5 parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden dan wel indien, op loopafstand zoals omschreven in het vigerend gemeentelijk beleid aangaande parkeren, in de directe omgeving voldoende restcapaciteit aanwezig is, kan de ruimtelijke ontwikkeling ook zonder eigen parkeercapaciteit doorgang vinden.² Het vigerende gemeentelijke beleid is vastgelegd in een nota Parkeernormen.

² Verordening tot wijziging van de Bouwverordening 2013, gemeente Beverwijk (Gemeentebled 17 februari 2014, nr. 7961).

Hoofdstuk 2 Nota Parkeernormen

2.1 Doel

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst in hoeverre het (bouw)plan voorziet in de eigen parkeerbehoefte. Deze behoefte wordt zo goed als mogelijk bepaald aan de hand van parkeernormen. Aan de hand van parkeernormen kan op basis van het parkeerbeleid van de gemeente of de kencijfers van het CROW³ berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn. Bij de beoordeling of er voldoende parkeergelegenheid is hoeft alleen rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan. Vervolgens moet aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden.

De kencijfers van het CROW zijn algemeen erkend. Het zijn geen normen, maar richtlijnen. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Beverwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er op of nabij het bouwplan parkeercapaciteit komt. De parkeercapaciteit moet op eigen terrein komen, tenzij er in de directe omgeving andere mogelijkheden zijn.

De centrale gedachte is: bij de ontwikkeling van een locatie mag de parkeerdruk nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving, tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is.

Er zijn altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Uitzonderingen zijn in specifieke omstandigheden mogelijk. Zonder aanvullende uitvoeringsregels is onduidelijk op welke wijze binnen de gemeente Beverwijk de parkeereis vastgesteld moet worden en wanneer en op welke wijze mogelijk ontheffing of vrijstelling van de parkeereis kan worden verkregen. Voor de praktische uitvoerbaarheid van parkeernormen zijn de aandachtspunten en uitvoeringsregels in de nota Parkeernormen van toepassing.

2.2 Actualisering nota Parkeernormen

Tot 1 juli 2018: Parkeernormen 2013

De huidige nota Parkeernormen van de gemeente Beverwijk is door de gemeenteraad vastgesteld op 6 februari 2014.⁴ Deze nota *Parkeernormen 2013* heeft als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen inzichtelijk en eenduidig te kunnen bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Naast deze nota *Parkeernormen 2013* heeft het college van burgemeester en wethouders op 26 november 2013 de *Afkoopregeling parkeren 2013* vastgesteld.⁵

De nota's zijn te raadplegen op de gemeentelijke website onder: www.beverwijk.nl/inwoners-ondernemers/parkeerbeleid_41786/.

Vanaf 1 juli 2018: Parkeernormen en afkoopregeling parkeren 2018

Beide hierboven benoemde beleidsnota's worden per 1 juli 2018 vervangen door de nota *Parkeernormen en Afkoopregeling parkeren 2018*, vastgesteld op 25 januari 2018 door de gemeenteraad.⁶

Inhoudelijk is er in deze nieuwe nota Parkeernormen met afkoopregeling één wijziging doorgevoerd ten opzichte van de versie uit 2013, naast het vervallen van de juridische verwevenheid met de

³ Non-profit kennisplatform voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus.

⁴ Raadsbesluit van 6 februari 2014 (INT-13-04814), beleidsnota met kenmerk INT-13-04564.

⁵ Collegebesluit van 26 november 2013 (C-13-00779), beleidsnota met kenmerk INT-13-04828.

⁶ Raadsbesluit van 25 januari 2018 (INT-17-39467), beleidsnota met kenmerk INT-17-39226.

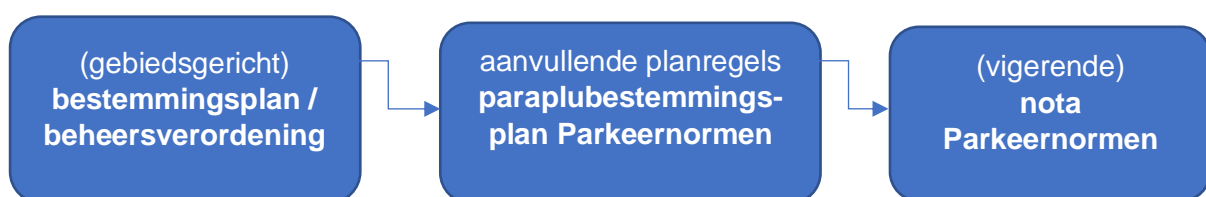
Bouwverordening. Deze inhoudelijke wijziging betreft de regeling waarbij is bepaald dat als de te realiseren parkeernorm kleiner of gelijk is aan 5 parkeerplaatsen, de realisatieplicht van deze parkeerplaatsen komt te vervallen. Omdat in woonstraten en buurten met een hoge parkeerdruk de vrijstellingsregeling tot problemen kan leiden, is de regeling in de nieuwe beleidsnota vervangen voor gevallen waarbij de realisatieplicht kleiner of gelijk zou zijn aan 2 parkeerplaatsen.

Van belang is dat (ook) de *bijlagen* van beide versies van de beleidsnota's verder gelijk zijn gebleven. Onder 2.4 wordt naar deze bijlagen verwezen. De nota *Parkeernormen en afkoopregeling parkeren 2018* met 6 bijlagen is als *bijlage 1* van deze Toelichting opgenomen.

2.3 Toetsingskader

Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 op 29 november 2014 is het de bedoeling van de wetgever dat parkeervoorschriften worden opgenomen in (nieuwe) bestemmingsplannen. Omdat planregels voldoende geobjectiveerd moeten zijn, werd er aanvankelijk gewerkt met concrete parkeernormen (uitgedrukt in cijfers) voor het bepalen van de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling. Het verwijzen in de planregels naar vigerend parkeerbeleid is sinds de wijziging van artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening per 1 november 2014 eveneens formeel geregeld. Met de toevoeging van artikel 3.1.2. tweede lid, sub a, van het Besluit ruimtelijke ordening is geregeld dat het mogelijk is om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden verwezen naar (gemeentelijk) beleid dat parkeernormen bevat. Onderhavig paraplubestemmingsplan maakt gebruik van deze mogelijkheid en voegt planregels toe aan de onderliggende bestemmingsplannen met een verwijzing naar de vigerende gemeentelijke nota Parkeernormen.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden dus getoetst aan de hand van het bepaalde in het (gebiedsgerichte) bestemmingsplan, aangevuld met de (verwijzende) planregels uit het paraplubestemmingsplan Parkeernormen ten aanzien van het aspect parkeren, aan het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd in de geldende nota Parkeernormen. Zie schematisch weergegeven in figuur 3.



Figuur 3 – Toetsingskader parkeernormen

2.4 Samenvatting parkeernormen Beverwijk

De gemeentelijke nota Parkeernormen sluit aan bij de landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). De parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn als uitgangspunt genomen.

De parkeernormen Beverwijk zijn opgenomen in *bijlage 1* van de nota Parkeernormen.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Om praktische redenen zal het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitgedrukt in een percentage of een absoluut aantal).

Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Beverwijk ligt in de één-na-hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: sterk stedelijk). Er geldt een gebiedsafbakening voor het centrum van Beverwijk en de schil rondom het centrum. Voor de rest van de bebouwde kom en het buitengebied (buiten bebouwde kom) gelden afzonderlijke parkeernormen. In *bijlage 2* van de nota Parkeernormen is de gebiedsafbakening weergegeven. De parkeernormen zijn onderverdeeld en worden gepresenteerd naar de volgende hoofdgroepen: *winkelen en boodschappen; onderwijs; sport, cultuur en ontspanning; horeca en (verblijfs)recreatie; gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen; wonen; werken.*

Afwijkingen met CROW

Op een aantal punten wijken de parkeernormen af van de kencijfers van het CROW.

- in de parkeernormen van de hoofdfunctie *wonen* wordt onderscheid gemaakt in bruto vloeroppervlak en het type woning (grondgebonden of gestapeld). Een onderscheid naar prijsklasse, huur/koop is in de praktijk niet praktisch;
- in de parkeernormen van de hoofdfunctie *werken* wordt geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie en bedrijfsverzamelgebouwen;
- er kan sprake zijn van dubbelgebruik van functies, waarbij bijvoorbeeld een bezoeker van detailhandel ook de horeca bezoekt. Voor stadscentra met winkelfuncties met een hoog bezoekersaandeel wordt een lagere parkeernorm gehanteerd.

Restcapaciteit

De gemeente wil bouwontwikkelingen stimuleren. Door het benutten van restcapaciteit in de omgeving van een bouwplan wordt het een ontwikkelaar makkelijker gemaakt. Vrijstelling op de parkeernorm is conform de centrale gedachte dus mogelijk, indien er voldoende restcapaciteit aanwezig is op het piekmoment van de betreffende functie, binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie.

Rekenregels

In de nota Parkeernormen worden de volgende rekenregels gebruikt om de parkeereis te bepalen.

1: uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen: aanwezigheidspercentages

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Gekeken wordt naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet is dubbelgebruik met andere functies te realiseren. Om het dubbelgebruik te bepalen, zijn zogenaamde aanwezigheidspercentages uitgewerkt en als *bijlage 3* toegevoegd aan de nota Parkeernormen.

2: berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

Bij woningen wordt niet elke parkeerplaats op eigen terrein altijd als zodanig gebruikt. Daarom wordt de volgende tabel gebruikt met enkele reductiefactoren voor parkeervoorzieningen op eigen terrein.

parkeervoorzieningen	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6 m diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10 m diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,3	
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11 m diep
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Figuur 4 – berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

3: berekenwijze bij wijziging gebruik en sloop/nieuwbouw (parkeerrecht)

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Als je een pand sloopt of een andere functie geeft, hoeft een ontwikkelaar niet altijd de volledige parkeernorm van de nieuwe functie te realiseren. Er is namelijk mogelijk sprake van een parkeerrecht van de bestaande (te vervallen) functie op de openbare weg. Op basis van de huidige parkeernormen wordt bij verbouwplannen de volgende systematiek toegepast:

- eerst wordt voor het maatgevend moment van de nieuwe functie uitgerekend wat de parkeerbehoefte is over de week;
- daar wordt vanaf getrokken de parkeerbehoefte op hetzelfde maatgevend moment van de oude functie, na aftrek van de plaatsen op eigen terrein;
- de parkeereis wordt vervolgens op de standaard wijze bepaald aan de hand van de verschillen.

4: berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie

Als een winkel of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige demping. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie. Een uitleg over deze reductiefactor staat in *bijlage 4* van de nota Parkeernormen.

5: compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen

Bij bouwinitiatieven op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waar bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaand parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving.

6: afronding

Afrondingen in de parkeereis vinden altijd plaats aan het eind van de berekeningen. Afronden vindt altijd naar boven plaats.

Loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. In onderstaande tabel staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.

functie	maximaal acceptabele loopafstand
wonen (eerste auto)	100 meter
wonen (tweede en volgende auto's)	250 meter
winkel centrumgebied	500 meter
winkel wijkwinkelcentrum	250 meter
supermarkt	100 meter
werkgelegenheid	800 meter
vrijtijdsvoorzieningen	250 meter
zorgvoorzieningen	150 meter
onderwijsvoorzieningen	150 meter

Figuur 5 – maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Een belangrijke uitzondering op bovenstaande maximale loopafstanden geldt voor het centrum van Beverwijk wat dichtbebouwd is en waar veel winkel- en horecavoorzieningen zijn. Het centrumgebied wordt als één geheel beschouwd in de beoordeling op loopafstanden. De loopafstanden zijn niet van toepassing in het gehele centrumgebied - zoals weergegeven op *bijlage 2* van de nota Parkeernormen - van Beverwijk.

Hoofdstuk 3 Juridische planbeschrijving

3.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Met dit paraplubestemmingsplan worden veel geldende bestemmingsplannen binnen de gemeente Beverwijk aangevuld met een parkeerregeling. De regels van geldende bestemmingsplannen worden op deze manier in één keer en op uniforme wijze gedeeltelijk herzien (aangevuld).

De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Onder paragraaf 3.3 worden de bepalingen per hoofdstuk toegelicht. De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

3.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan is een paraplubestemmingsplan of 'thematische herziening'. Dat is een bijzondere variant op een gewoon bestemmingsplan. Een bestemmingsplan herziert of 'vervangt' normaal gesproken het voorheen geldende bestemmingsplan. En voorziet dan in een volledig planologisch-juridisch kader door middel van een verbeelding met bestemmingen en bijbehorende regels. Dit paraplubestemmingsplan heeft echter een ander doel en een andere werking. Het doel van dit bestemmingsplan is uitsluitend het bieden van één uniforme regeling voor *parkeren* vanwege het (per 1 juli 2018 van rechtswege) komen te vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening.

De opzet van het paraplubestemmingsplan is zodanig dat alle geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen blijven bestaan. De herziening bestaat uitsluitend uit het toevoegen van een uniforme regeling voor parkeren. De regeling behelst inhoudelijk niet meer dan een aanvulling op de planregels met een verwijzing naar het vigerende parkeerbeleid voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het vigerende parkeerbeleid is vastgelegd in een nota Parkeernormen.

Sedert 2014 wordt in de nieuwe bestemmingsplannen verwezen naar de geldende nota Parkeernormen en tevens wordt deze beleidsnota al enige jaren gebruikt om inhoudelijk te toetsen aan het 'parkeerartikel' 2.5.30 onder de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening Beverwijk. Met onderhavige parapluregeling wordt ook ná 1 juli 2018 een juridische basis gegeven voor toetsing aan de nota Parkeernormen ten aanzien van de bestemmingsplannen vastgesteld voor (oktober) 2014 die geen parkeerregeling bevatten.

3.3 Systematiek regels

De regels bestaan uit drie hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Algemene regels (hoofdstuk 2)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

3.3.1 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een tweetal begrippen opgenomen. Het betreft het begrip 'plan' en 'bestemmingsplan'. Dit zijn begrippen die verplicht moeten worden verklaard en geven de naamgeving van het bestemmingsplan aan.

3.3.2 Hoofdstuk 2: Algemene regels

Toepassingsgebied ander bestemmingsplan

Allereerst wordt een overzicht gegeven van de geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen waarop dit paraplubestemmingsplan van toepassing is.

Tevens wordt aangegeven, dat dit paraplubestemmingsplan uitsluitend voorziet in een aanvullende regeling voor het onderwerp 'parkeren' en dat de bestemmingen uit de geldende plannen onverkort blijven gelden.

Voor zover er uitwerkingsregels en/of wijzigingsregels, als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, zijn opgenomen in de onderliggende ruimtelijke plannen die betrekking hebben op parkeernormen vinden de regels van dit paraplubestemmingsplan geen toepassing. De specifieke uitwerkingsregels en/of wijzigingsregels gelden in die gevallen.

Zo zijn de specifieke uitwerkingsregels in artikel 8.2 onder h), i) en j) van bestemmingsplan Kagerweg, vastgesteld 14 november 2013, van toepassing voor de bestemming *Bedrijf – Uit te werken* en niet de normen uit de (vigerende) nota Parkeernormen.

Indien de wijzigingsregels en/of uitwerkingsregels verwijzen naar de verplichting om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid, kan via de nota Parkeernormen hier invulling aan worden gegeven. Zo stelt artikel 23.1 onder b) van bestemmingsplan Plesmanweg, vastgesteld 29 oktober 2009, dat de parkeerbehoefte binnen de locatie dient te worden opgelost. De parkeerbehoefte kan via de nota Parkeernormen worden berekend.

Voorwaardelijke verplichting

Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die regelt dat bij de vergunningaanvraag voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigingen van de functie van gebouwen en gronden aangetoond moet worden dat voldaan wordt aan de normering conform de (vigerende) nota Parkeernormen.

Via een afwijking is het mogelijk om van de parkeernormen af te wijken. Wel dient voldaan te worden aan de voorwaarden die hiervoor in de nota Parkeernormen zijn opgenomen.

3.3.3 Hoofdstuk 3: Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

3.4 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen wordt een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. Omdat dit plan een paraplubestemmingsplan betreft, is uitsluitend een begrenzing opgenomen van de gebieden waarop dit plan betrekking heeft.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische ruimten geboden. Een parkeerplaats is daarbij ook geen milieugevoelige functie. Een nadere beoordeling voor dit aspect kan achterwege blijven.

4.2 Water

Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische ruimten geboden. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Archeologie

Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische ruimten geboden. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.4 Geluid

Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe planologische ruimten geboden om het aantal geluidgevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Luchtkwaliteit

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt geen nieuwe planologische ruimte geboden om het aantal milieugevoelige functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen te vergroten. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.6 Externe Veiligheid

Met het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die van invloed kunnen zijn op het gebied van veiligheid. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.7 Ecologie

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe ontwikkelingen die ecologische waarden zouden kunnen schaden. Een onderzoek naar flora en fauna is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk.

4.8 Duurzaamheid

Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen die van invloed zijn op duurzaam bouwen en energie.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid bestemmingsplan

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan.

Dit paraplubestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch regelen van de parkeernormen binnen een groot aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente Beverwijk. Aan dit plan zijn, behoudens de kosten van het opstellen van het plan, geen kosten verbonden voor de gemeente.

Ook voorziet dit plan niet in een aangewezen bouwplan (als bedoeld in artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro), waardoor er geen exploitatieplanverplichting is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 7 februari 2018 is een vooraankondiging (als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro) van de voorbereiding van dit paraplubestemmingsplan gepubliceerd in de openbare bekendmakingen.

Voorheen werd bij bouwplannen gelegen in de onderliggende bestemmingsplangebieden via de Bouwverordening Beverwijk (2013) reeds getoetst aan de geldende nota Parkeernormen. Dit paraplubestemmingsplan voorziet uitsluitend in een andere verankering van deze toetsing vanwege het komen te vervallen van de betreffende bepalingen van de Bouwverordening. Derhalve is sprake van een beleid neutrale wijziging. De nota Parkeernormen blijft immers onverkort gelden.

Omdat de parapluregeling geen beleidswijziging behelst, is afgezien van het bieden van (extra) inspraak op grond van de Inspraakverordening Beverwijk (2004).

Ingevolge de wettelijke voorbereidingsprocedure van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt een ontwerpbestemmingsplan voor de duur van 6 weken ter visie gelegd. Tijdens die periode kan een ieder op het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze indienen gericht aan de gemeenteraad.

Hoofdstuk 6 Procedure bestemmingsplan

6.1 Vooroverleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit paraplubestemmingsplan voorziet uitsluitend in een juridische regeling voor parkeernormen conform de geldende Nota Parkeernormen. Er is geen sprake van nieuw (parkeer)beleid. Daarom zijn er geen instanties waarvan de belangen in het geding komen met de vaststelling van dit plan en is er voor gekozen om geen vooroverleg te voeren.

6.2 Ontwerpbestemmingsplan

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende de periode van 22 maart tot en met 2 mei 2018 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Gedurende de periode waarin het plan ter inzage heeft gelegen zijn geen zienswijzen ingediend en leidt derhalve niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

6.3 Vaststelling bestemmingsplan

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Op 28 juni 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan vastgesteld.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.